

El informe de la Comisión Finletter

Por el Comandante M. G. DE ALEDO
Diplomado de Estado Mayor.

La Comisión Finletter tuvo su nacimiento en una carta dirigida por el Presidente Truman al señor Finletter, conteniendo la orden de que investigase y emitiese informe objetivo sobre los problemas relacionados con la política de Aviación. El Presidente estadounidense comprendió que "el rápido desarrollo arquirido por la Aviación en los últimos años había hecho que muchos de los antiguos conceptos queden anticuados", siendo, por tanto, de toda urgencia el proceder a redactar las bases sobre las que debería cimentarse la política de Aviación de los Estados Unidos.

"La Comisión de Política Aérea—dice textualmente la carta del Presidente a Finletter, presidente de la Comisión—habrá de estudiar, entre otros aspectos pertinentes del problema, aquellas cuestiones, tales como las necesidades corrientes y futuras de la Aviación americana, incluyendo los transportes aéreos comerciales y la utilización de aviones por los Servicios Armados; la naturaleza, tipos y número de aeronaves y de las industrias de transporte aéreo que se necesiten o resulten esenciales a nuestra seguridad nacional y bienestar; los métodos para afrontar los desarrollos necesarios en la Aviación y en la industria del transporte aéreo; una organización mejorada y los procedimientos de gobierno que ayuden a éste a legislar en asuntos de Aviación con eficiencia y en interés público."

La Comisión Finletter, cumpliendo estas órdenes, inició sus tareas. Del informe emitido por la misma al Presidente, tratamos de dar un resumen.

Conviene la Comisión en que ya no basta para los Estados Unidos una seguridad como la tenida en las dos últimas guerras en que tomara parte. En efecto, en estas

dos contiendas su posición geográfica, su capacidad de defensa, así como la ayuda prestada por los Ejércitos aliados, libraron el territorio metropolitano de toda clase de ataques directos. "Pero con la reciente revolución de la ciencia aplicada a la destrucción, que continúa, estas precauciones no resultan suficientes. Nuestra seguridad incluye, como siempre, el ganar cualquier guerra en la que nos vemos envueltos; pero ahora incluyé algo más que esto. Incluye el no perder la primera campaña de la guerra si esa pérdida supone el que pueda el país verse invadido y ocupado."

Pero no les basta esa seguridad, sino que quieren además que no se destrocen sus ciudades, que no se diezme su población y además "no perder nuestras libertades cívicas, arrebatadas mientras nos preparamos para la guerra".

"Hay aquellos que creen que la paz nunca se impone por la fuerza y que los Estados Unidos debieran dar ejemplo de paz, desarmando. *Esta Comisión no participa de la misma opinión.* Resulta que el único sistema provisional que pudiera facilitar la protección contra una nación que quisiera aprovecharse del estado de desarme, habría de ser un sistema de leyes mundiales que hiciesen la guerra imposible; y toda vez que las naciones todavía no han conseguido ponerse de acuerdo para la implantación de este sistema, el desarme unilateral no es actualmente una política que puedan desarrollar los Estados Unidos. Los Estados Unidos tienen que buscar lo mejor, esto es, una seguridad relativa proporcionada por sus propias armas."

Como se reconocè en el mundo, tal y cual hoy existe, toda nación puede armarse a placer, sin más limitaciones que las propias;

y como la guerra sigue constituyendo el recurso final para la resolución de disputas internacionales, la Comisión se ve forzada a llegar "con repugnancia" (así lo hacen constar) a la conclusión de que "solamente en una política de armamento por parte de los Estados Unidos se podrá lograr una seguridad relativa. Debiendo ser dicha política tan vigorosa, que:

1) Las demás naciones piensen en atacarnos a causa de la violencia del contraataque que habrían de soportar después; y

2) Que si somos atacados podamos hacer fracasar el asalto lo antes posible. Si nuestro país quiere gozar de una seguridad relativa, ha de estar preparado para la guerra. Además, ha de estarlo para la guerra moderna. *No ha de encontrarse listo para la segunda guerra mundial, sino para una posible tercera guerra mundial.*"

De la mano de estos razonamientos la Comisión Finletter llega a la conclusión de que se impone un nuevo concepto estratégico para la defensa de los Estados Unidos. "El país ha de contar con una concepción nueva de la estrategia y con que el núcleo de este concepto es la Aviación militar. Necesitáis una institución aérea mucho más fuerte que la actual. La razón es que ya no podemos seguir con nuestro procedimiento tradicional de confiar enteramente en la Marina como nuestra fuerza esencial en tiempos de paz. Hasta ahora los Estados Unidos han podido llevar a cabo la mayor parte de los preparativos para la guerra después de que ésta había comenzado. En la primera y la segunda guerra mundiales, entre nosotros y el enemigo se interponían los océanos."

Se comenta a continuación que debido a la protección de la Marina propia, así como a la de los Ejércitos propios y de sus aliados (que decidían la guerra en un teatro de operaciones bien distante de la metrópoli), les fué posible adaptar a la guerra su maquinaria industrial y su potencial humano o mano de obra. En el transcurso de aquellas contiendas ninguna interferencia fué producida por el enemigo; las fábricas rendían el máximo y las ciudades permanecían incólumes.

Pero este panorama tan risueño no volverá, sin duda, a presentarse. En la guerra

moderna interviene un nuevo elemento, el Aire, que ha producido una revolución en la manera no sólo de hacer, sino lo que es más importante, de concebir la guerra. Esto no se le oculta a los miembros de la Comisión, que de la misma manera que antes pronunciaron con encomiable bizarría que "el núcleo del nuevo concepto estratégico es la Aviación militar", afirman ahora, plenos de serena objetividad: "Hay un nuevo elemento mediante el cual puede ser atacado nuestro país: el Aire. Y las nuevas armas que pueden lanzarse a través del aire implican la necesidad vital de que nos protejamos de cualquier ataque realizado aprovechando este elemento. Un ataque aéreo podría ser tan terrible que necesitamos crear rápidamente la defensa mejor que pueda concebirse contra él. Esto implica una Fuerza Aérea actual fuerte, bien equipada y moderna, capaz no solamente de afrontar el ataque cuando éste tenga lugar, sino lo que es más importante aún: capaz de responder con una contraofensiva al enemigo."

A la Comisión no se le ocultan tampoco los adelantos que la investigación está logrando modernamente para una guerra futura. Cuenta con que no puede considerarse a la *bomba atómica* como un arma monopolizada, o al menos este monopolio no podrá ser muy duradero; que la *guerra bacteriológica* es factor peligroso y muy digno de ser tenido en cuenta; y que asimismo el *sabotaje*, practicado de un modo inédito hasta ahora, en gran extensión puede también constituir un serio peligro. Por ello aseguran: "Esto significa que la estrategia tradicional de los Estados Unidos ha de modificarse radicalmente. Hemos de contar con que nuestro territorio metropolitano vaya haciéndose cada vez más vulnerable a medida que aumente la potencia destructora de aquellas armas y que se perfeccionen los medios de lanzarlas. Además, hemos de suponer que si los futuros agresores han aprendido algo de la primera y segunda guerras mundiales, ese algo será, al menos, que no han de permitir a los Estados Unidos que conserven en marcha su potencial industrial; han de destruirlo desde el primer momento si es que quieren ganar la guerra."

Y en seguida la Comisión toma nota del factor más acuciante, que es el que deter-

mina todo hecho militar: el tiempo. La decisión más genial, llevada a cabo con retraso, no puede conducir más que a la derrota. A los Estados Unidos—al problema de su seguridad—se le plantea un complejo problema de tiempo que la Comisión concreta en una serie de preguntas, en todas las cuales late idéntica preocupación: ¿Cuándo calcularemos que las demás naciones podrán tener armas atómicas, u otras armas comparables a éstas, en cantidad suficiente para llevar a cabo un ataque sostenido contra los Estados Unidos? ¿Cuándo tendrán las demás naciones los aviones y proyectiles necesarios para lanzar dichas armas contra el territorio metropolitano de los Estados Unidos? ¿Cuánto tiempo nos ocupará el organizar la Fuerza Aérea que hemos de tener cuando hayamos de vivir en un mundo en el que las demás naciones tengan dichas armas y puedan lanzarlas contra nosotros? ¿Qué fuerza necesitamos de un modo inmediato, aun antes de que las demás naciones cuenten con armas atómicas y medios de lanzarlas? Las conclusiones a que llega la Comisión a este respecto son las siguientes:

1.^a Es probable que otras naciones desarrollen armas atómicas antes de que logren contar con cantidad suficiente de bombarderos supersónicos que tengan una autonomía ofensiva de más de 8.000 kilómetros o proyectiles teleguiados, precisos y supersónicos, con la citada autonomía.

2.^a Sería erróneo suponer que otras naciones no van a tener aviones y proyectiles capaces de descargar un ataque sostenido contra territorio norteamericano en la misma fecha en que nosotros suponemos que pueden tener armas atómicas en cantidad; a saber, para fines de 1952. Si las necesitan, con toda seguridad que pueden tenerlas en cualquier fecha; precisamente ésta quedará fijada por el grado de esfuerzo que pongan en obtenerlas.

3.^a No es cierto que los Estados Unidos sean los primeros en lograr estos aviones o proyectiles. Por el contrario, los alemanes estaban más adelantados que nosotros en estas cuestiones al final de la guerra; y es posible que otras naciones puedan estar más adelantadas que los Estados Unidos.

4.^a Los Estados Unidos tienen que ejercer una presión enérgica e inmediata sobre sus programas de desarrollo, investigación aplicada y básica relativa a la aeronáutica, motores, etc., con el fin de lograr lo más pronto posible los aviones pilotados y los proyectiles teleguiados más eficaces, así como las defensas contra ellos.

Dé este modo, las conclusiones de la Comisión fijan como fecha objetiva, en la cual se debe contar con una Aviación efectiva, capaz de hacer frente a un posible ataque atómico contra este país, el día 1 de enero de 1953. Por razones de conveniencia nos referimos a esta fecha llamándola día "A".

El día "A" divide, por tanto, la época de preparación en dos fases, I y II, anteriores y posteriores a dicha fecha. La incógnita del tiempo hace nuevamente acto de presencia cuando vuelven a preguntarse: ¿Cuánto tiempo nos llevará el crear la Fuerza con que debemos contar en el día "A"? ¿Debemos comenzar ahora?

La fuerza necesaria para dar la seguridad absoluta, no sólo respecto de la victoria, sino asimismo sobre la seguridad e integridad del país, no puede ser en verdad una fuerza usual. Las características de dicha fuerza nos vienen dadas concretamente en el documento que comentamos: "La potencia de la fuerza contraofensiva debe ser tal que sea capaz de hacer que el agresor pague un precio exorbitante por atacarnos. Tiene que ser tan fuerte, si fuera posible, que resultase capaz de acallar el ataque contra el territorio de los Estados Unidos y darnos tiempo para movilizar nuevamente nuestra máquina industrial y nuestra mano de obra para continuar luchando hasta ganar la guerra."

Una fuerza de estas características no puede improvisarse. Un avión nuevo tarda del orden de cuatro a siete años en pasar de simple proyecto a la fábrica que ha de construirlo en serie. En la segunda guerra mundial—nos dicen—, los Estados Unidos no han utilizado ningún avión que no hubiera sido proyectado antes de entrar en la guerra. Los tipos de material que se empleen en la próxima guerra serán los existentes en tiempos de paz.

Ante esta consideración, vuelven los miembros de la Comisión sobre el acucian- te problema de tiempo que gravita sobre su pueblo: "El retrasar el comienzo de la creación de esta fuerza, el confiar que se puede de un salto repentino lograr en un año o cosa así la fuerza del día "A", es falso. Una Fuerza Aérea no puede construirse tan de prisa. La necesidad de una Aviación militar no nos permite pararnos para tomar aliento."

Acto seguido examinan las probabilidades de guerra existentes en la primera fase, considerando dichas probabilidades como ligeras, y teniendo en cuenta también que si dicha guerra llegase, existirían posibilidades de construir, no siendo, por tanto, indispensable contar con una potente fuerza. El fundamento de tal esperanza radica principalmente en el monopolio actual de la bomba atómica. Sin embargo, consideran que hay que estar preparados para la guerra en esta primera fase. Sus necesidades las concretan en un establecimiento militar integral capaz de efectuar un ataque atómico más potente en Fuerzas Aéreas que el de cualquier otro país y capaz de una contraofensiva aérea sostenida y potente.

Para cifrar, en cambio, las necesidades de un establecimiento militar apto para la segunda fase, hay que estudiar en primer lugar las características que revestirá un ataque enemigo en esta segunda fase. Tres son, a juicio de la Comisión, las características de tal ataque:

1.^a Que el enemigo puede realizar un asalto aéreo directo sobre el continente de los Estados Unidos.

2.^a Que no existirá aviso de ataque; y

3.^a Que su objetivo para un ataque realizado con armas destructoras en masa sería probablemente la destrucción de "nuestra capacidad para la resistencia y el contraataque".

Las características del ataque son distintas en cada fase, y distintos son, en consecuencia, los Ejércitos adecuados para contrarrestarlos. El peligro así nos lo señala: en la segunda fase estriba en que "el ataque pudiera ser tal, que invadiera desde el mismísimo comienzo nuestra capacidad

para resistir y construir después de empezadas las hostilidades".

Y la conclusión a que llegan, tras examinar detenida y meticulosamente todas las contingencias posibles, no es ni más ni menos que la siguiente: "Lo que debemos tener y podemos sostener es un establecimiento defensivo razonablemente fuerte para reducir al mínimo el golpe enemigo. Pero sobre todo, que si un agresor nos ataca, seamos capaces de tomar represalias con la violencia máxima y conquistar y conservar las posiciones avanzadas, a partir de las cuales podamos llevar a cabo la destrucción desde nuestro país contra el suyo."

La conclusión a que se llega es ya vieja a fuerza de tanto predicarla: una Fuerza Aérea.

Bien claramente habla la Comisión Finletter; *hay que contar con una Fuerza Aérea*. Y no habla de más; porque el núcleo de la actuación bélica futura viene constituido por esa Fuerza Aérea.

Acto seguido se pasa ya al estudio de las necesidades concretas de la Organización Aérea, partiendo de la base de que "las Fuerzas Aéreas, según están constituidas ahora, son inadecuadas". Los efectivos ascendían a 337.000 hombres uniformados y unas 125.000 personas civiles. Existía un total de 10.800 aviones en situación activa (incluyendo 580 bombarderos pesados y 2.300 cazas). También había 12.800 aviones de la segunda guerra mundial, utilizables durante los dos o tres años próximos. Las fuerzas actuales se dividían en 55 Regimientos, pero se asegura que estas fuerzas carecían de efectividad; y por si esto fuera poco, que, caso de no aumentarse los créditos, vendría impuesta la reducción a 40 Regimientos, puesto que las asignaciones no bastaban para el mantenimiento de aquellas inadecuadas Fuerzas Aéreas.

La Comisión concluye, a este respecto, que las Fuerzas Aéreas necesarias deben contar con 12.400 aviones organizados en 70 Regimientos de combate y 22 Grupos especiales, complementados por 27 Regimientos de la Guardia Nacional y 34 Regimientos de la Reserva Aérea. Todas estas Fuerzas (con excepción de las últimas) debe-

ser equipadas, entrenadas y estar dispuestas para una acción inmediata en caso de guerra.

En estos 70 Regimientos van incluidos los cazas de intercepción necesarios para la defensa del suelo patrio, además de 700 bombarderos muy pesados para el bombardeo estratégico. Se compara esta fuerza, pequeña a todas luces, con la cifra de 14.000 reunida por los aliados en el teatro europeo, compensándose esta pequeñez con la utilización de un magnífico equipo y de la técnica más moderna.

A continuación se examinan las pérdidas probables, que son evaluadas en la guerra moderna en un 25 por 100 de su material por cada mes de combate efectivo. Dado que las pérdidas deben reponerse inmediatamente, se hace necesaria la creación de reservas. La sustitución de las pérdidas en el primer año de guerra no hay que confiar en hacerla con la producción industrial, puesto que los ataques del enemigo "pueden hacer ficticias todas las provisiones de construcción de aviones después de empezada la guerra". Se llega, pues, a la necesidad de la constitución de una reserva integrada por 8.100 aviones.

Y, por fin, las conclusiones que la Comisión hace a este respecto son las siguientes:

1.^a Aumentar la fuerza actual a un mínimo de 70 Regimientos (6.869 aviones de línea para el frente), una Guardia Nacional Aérea de 27 Regimientos (3.212 aviones de línea para el frente) y una Reserva Aérea para el frente de 34 Regimientos.

2.^a El nivel de adquisiciones de aviones nuevos debe ser lo suficientemente elevado para mantener efectiva en todo tiempo esta moderna fuerza aérea.

3.^a Crear y conservar en estado adecuado de modernización una reserva aérea idónea de 8.100 aviones.

Después se ocupa del papel de la Marina, y expone tesis tan valientes como esta de que "la nueva estrategia de la Marina es la Aviación". "El portaviones se ha convertido en barco de primera línea, siendo el acorazado sólo de importancia secundaria".

"Con objeto de equipar los portaviones adecuadamente para las operaciones y para que realicen otras actividades aéreas consideradas como de incumbencia de la Marina (una de las más importantes es la protección contra los submarinos modernos), la Marina necesita 5.793 aviones de primera línea, más unos 5.100 de apoyo."

"La Marina tiene ahora los aviones necesarios para equipar los portaviones en servicio y sus operaciones aéreas de apoyo; sin embargo, la Marina necesita fondos para procurarse nuevos aviones de repuesto. En la actualidad, las bajas se van reponiendo de la reserva existente. Pero este plan pronto acabará por agotar los aviones de reserva, y, por tanto, tenemos que aumentar nuestro ritmo de adquisición de nuevos aviones o correr el riesgo de ver nuestros grandes portaviones amarrados en los muelles a causa de la falta de aviones.

Se hace constar a continuación el desequilibrio existente en la actualidad en lo que respecta a la Fuerza Aérea, cuya ampliación de créditos ha de ser urgente e inmediata para que en seguida, "sin tomar aliento", se proceda a la constitución de la fuerza de 70 Regimientos.

"El presupuesto último de la Fuerza Aérea alcanzaba la cifra de 2.850 millones de dólares, y para el año 1949 no menos de 5.450 millones de dólares."

La Comisión no pierde oportunidad de hacer patente la importancia decisiva que adjudica a la Fuerza Aérea. En esta recomendación sobre los créditos a conceder, vuelve a machacar que "no creemos que ninguna combinación de las operaciones militares que abarca la Ley de Seguridad Nacional disminuya la necesidad de contar con una Fuerza Aérea compuesta de 70 Regimientos, ni la necesidad de sustituir los aviones navales existentes por otros de nuevo tipo."

Como es natural, el problema no se centra solamente en el material, ya que estos contingentes llevan consigo una demanda exorbitante de personal especializado, entrenado y convenientemente instruido. "El problema consiste — aseguran — en contar con personal bastante entrenado como para poder tripular y manejar los aviones que

se encuentren almacenados y aquellos que se construirán después de iniciadas las hostilidades." Sin embargo, no profundizan en esta cuestión porque la consideran interdependiente con la relativa al material.

Héchas estas recomendaciones, aconsejan unas revisiones periódicas de los presupuestos militares, puesto que "el presupuesto militar tiene que evolucionar según la revolución científica del país, no yendo a la zaga de las otras naciones, sino por delante de ellas".

En la Sección II del informe de la Comisión se trata de la industria aeronáutica y de su situación en la postguerra. Se dictamina la situación algo precaria en que la susodicha industria se está desenvolviendo, debido principalmente a tres razones: Primera, desarrollo excesivamente optimista de la producción de aviones comerciales; segunda, un nivel de pedidos de aviones militares excesivamente bajo, y tercera, ausencia de planes-pedidos militares a largo plazo. Se hace constar que los pedidos de aviones militares deberían ser suficientes para mantener a la industria en condiciones adecuadas.

Para la posible solución de los distintos problemas que se plantean en orden a la industria aeronáutica, la Comisión formula una serie de recomendaciones, que son las siguientes:

Planes a largo plazo: Debe abandonarse el vigente sistema de planes anuales, ya que con planes hechos cada cinco años se obtiene un ahorro del orden del 20 al 25 por 100 sobre el coste que se obtendría con planes anuales separados; este ahorro consiste principalmente en las posibilidades de pedir materiales y elementos de fabricación en mayores cantidades, así como en la mayor amortización obtenida del coste de las máquinas y utillajes.

Autorización para contratos avanzados.—Proponen que el Congreso conceda los fondos necesarios para ser desembolsados en el año fiscal corriente y resuelva las necesidades monetarias de los años siguientes autorizando contratos avanzados; es decir, permitiendo a las Fuerzas Armadas contratar suministros en los cinco años fiscales siguientes.

Plan para la Movilización Industrial.—Se recomienda que se le dedique importancia y atención comparables a las que hoy disfrutaban las cuestiones de investigación, desarrollo y suministro del material de guerra. Se debe conceder la máxima atención en cada organización de fabricación de aviones al plan de movilización industrial en tiempo de paz.

Política de Suministros.—La Política de Suministros para las Fuerzas Aéreas deberá atender a la creación de incentivos para: 1), el proyecto y desarrollo de aviones que sean al mismo tiempo técnicamente superiores y susceptibles de rápida producción; 2), la producción de tales aviones al precio más bajo posible, y 3), mantenimiento de su capacidad de expansión.

Respecto a la producción y desarrollo, se indica la necesidad de una gran productibilidad, ya que un aeroplano debe ser superior, tanto en características como en facilidad y rapidez de construcción, para que sea un arma militar eficiente. También es de gran importancia la facilidad de entretenimiento, que en general es una consecuencia de la fácil producción. La producción a bajo precio se recomienda también, velando por los intereses del contribuyente americano. La expansibilidad habrá de tenerse en cuenta, para lo cual se hará preciso una maquinaria adicional como parte del plan de movilización industrial, y cuyo coste no habrá de cargarse contra los contratos de producción. Es preciso, además, de todo punto, una continuidad de proyectos, desarrollo y producción.

Dispersión de fábricas.—Se recomienda que en cualquier proyecto futuro de expansión de fábricas se evite el incrementar la concentración en las mismas áreas tanto como sea posible.

Fábricas de reserva.—Existe un programa de un total de 21.200.000 pies cuadrados de fábricas especializadas en estructuras aéreas, y 11.700.000 pies cuadrados de motores. Recomiendan que se mantenga este programa para asegurar la constante disponibilidad de aquellas fábricas.

Asimismo se recomienda una reserva de maquinaria-utillaje que atienda mediante

contratos al mantenimiento y a la reparación de aviones; así como una decidida ayuda a la expansión, ya que la exportación de aviones y material aeronáutico proporciona un volumen de negocio que al contribuir a sostener la industria, contribuye también a mantener tanto el potencial de defensa nacional como el bienestar económico.

La Sección III del Informe se ocupa de "Investigaciones y Desarrollos Aeronáuticos"; sentando la premisa de que en los Estados Unidos se divulga demasiado todo progreso obtenido en éste sentido. Se recomienda cautela, diciendo que "no debemos enseñar todos los triunfos que tenemos en la mano. Los riesgos son muy grandes".

Se sugieren algunas materias que se estiman dignas de investigación, y que son:

Propulsión atómica.—Se afirma que las posibilidades de emplear la energía atómica para la propulsión de aviones y proyectiles dirigidos tienen importancia suficiente para justificar una acción vigorosa por parte de la Comisión de Energía Atómica, la Fuerza Aérea, la Marina y la NACA.

Ciencia electrónica.—Atañe a casi todas las ramas de la industria moderna. Es un instrumento esencial para la investigación aeronáutica, interesando sobre todo para la detección del acercamiento, conducción de proyectiles dirigidos y aviones sin piloto, y navegación y aterrizaje a ciegas.

Proyectiles dirigidos.—En la pasada guerra se utilizaron con éxito, para pequeñas autonomías, la "V-1" y la "V-2". En la guerra intercontinental del futuro, ambos tipos serán empleados, pero con sus características muy mejoradas y sus alcances muy aumentados, para lo cual es necesario trabajar activamente sobre ellos. Asimismo es necesario estudiar el modo de defenderse de dichos proyectiles. Se recomienda en este sentido parsimonia, ya que, según afirman literalmente, "he aquí un caso en el que el ir despacio resulta beneficioso".

Helicópteros.—Tienen grandes posibilidades para empleos comerciales y militares.

Más ligeros que el aire.—Serán muy prácticos en el futuro para llevar "radar" y otros aparatos de detección de submarinos.

Motores.—El desarrollo del "motor de reacción" reviste la mayor importancia, siendo necesario resolver el problema de su escasa autonomía, así como el de su corta vida. Sin embargo, recomienda no se abandonen los tipos de motores de pistón por cierto tiempo.

A continuación, en el informe se formulan una serie de recomendaciones relacionadas con la Política de Investigación. Consideran inadecuada de todo punto la política presupuestaria en cuanto se aplica a los proyectos de investigación. Afirman que "es prácticamente imposible pronosticar lo que resultaría de una investigación, y no digamos nada de detallar los procedimientos que deben seguirse y las invenciones que sean necesarias, o todos los derroches que se tendrán que hacer en el curso del trabajo". "La Comisión ha recomendado que a cada Organismo Aeronáutico de Investigación se le asigne anualmente una cantidad en globo, basándose en una media aproximada, y teniendo el establecimiento carta blanca en la distribución de sus fondos."

Asimismo recomiendan también una coordinación del esfuerzo investigador. "La Comisión recomienda que se concedan fondos a la NACA para aumentar su organización en todo lo que sea necesario para poder coordinar toda la investigación aeronáutica. Las Direcciones de todos los Establecimientos del Gobierno dedicados a la aeronáutica, deben establecer rápidamente y asegurar una política para solicitar el asesoramiento de la NACA en el planteo y ejecución de cualquiera de sus propios proyectos de investigación aeronáutica. La NACA debería tomar el papel principal de apadrinar toda investigación aeronáutica suplementaria de las instituciones de enseñanza y científicas. Hay un límite, por supuesto, que el Gobierno da para tales instituciones, en la medida de cómo pueden gastarse eficazmente las cantidades."

El punto, muy interesante, de la continuidad en los programas de investigación es tocado en los siguientes párrafos: "Cada programa regular de desarrollo debe ser precedido por una serie de proyectos de investigaciones que deben permitir avanzar, paso a paso, a medida que se proporcionan

los nuevos procedimientos, cada vez que se va completando una nueva fase intermedia de investigación. Todos los proyectos de desarrollo deben revisarse concienzudamente y tenerlos al día. Únicamente manteniéndolos en un estado de fluidez pueden las Fuerzas Armadas ser abastecidas continuamente de aviones modernos."

"Es necesario que detrás de nuestras Fuerzas Aéreas en potencia tengamos una reserva de proyectos avanzados, totalmente desarrollados y listos para poner en producción en el momento necesario."

Estima la Comisión que a los problemas de investigación es necesario conceder la mayor atención, dotándolos de nuevas facilidades y adelantos. De igual modo reviste la máxima importancia el problema del personal, para lo cual la Comisión recomienda que "la enseñanza en la ciencia aeronáutica debe tener prioridad en las discusiones de política de investigación".

La Comisión recomienda, por tanto, que los Servicios ofrezcan toda posibilidad de atraer al personal capaz para que entre en el trabajo de investigación y desarrollo aeronáutico.

En la Sección IV tocan el problema de la Aviación Civil, al cual conceden importancia, muy especialmente por considerar ésta como "auxiliar militar en potencia", por lo cual "las líneas aéreas han de mantenerse fuertes y saneadas".

Consideran que las líneas aéreas pasan en la actualidad por un momento de crisis, que lo achacan a "una excesiva expansión de las actividades de las líneas aéreas, llevada a cabo sobre la base de cálculos equivocados en cuanto al tráfico de la postguerra".

En lo referente a los subsidios, estiman que "la única justificación del subsidio al transporte de carga por vía aérea en la actualidad sería el proyecto de desarrollar una flota aérea de transporte que sirviese de reserva militar para caso de necesidad. El procedimiento más seguro de constituir una reserva de aviones de carga para caso necesario es proyectar un avión de carga que pueda operar sobre una base provechosa. Proponemos la creación de una Corporación de Desarrollo de Aviones, cuya tarea inicial

y primordial muy bien pudiera ser el perfeccionamiento de un tipo de avión de transporte para toda clase de carga. Dicho avión debería ser útil para las Fuerzas Armadas; sin embargo, debería proyectarse principalmente con vistas a la explotación comercial económica".

Se inclinan por la competencia en lugar del monopolio en lo que al transporte aéreo se refiere.

Recomendando un decidido apoyo general, una reglamentación de la llamada Aviación Personal y una intensa política de aeropuertos, da fin a este capítulo dedicado a la Aviación Civil.

En la última Sección se ocupa el informe de la Comisión, de la Organización gubernamental. Hacen notar que en la actualidad hay tres organismos relacionados con la Aviación Civil: El CAB (Civil Aeronautic Board), que se ocupa de cuestiones puramente interiores; la Civil Aeronautics Administration, que hace cumplir los reglamentos de seguridad, explota el sistema de Líneas aéreas federales y dirige el programa de ayuda federal a los aeropuertos; y por último, la NACA, que examina y dirige el estudio científico de los problemas del vuelo, propulsión aerodinámica, etc. Los miembros de la Comisión consideran pertinente la sustitución por algunos nuevos organismos, que serían los que a continuación se indican:

- Un Departamento de Aviación Civil: Tendría todas las funciones del CAA actual, así como la responsabilidad de las normas de seguridad que rigen ahora en el CAB. También tendría ciertos deberes en relación con la Corporación de Desarrollo de Aviones.
- Un Centro oficial que administre el desarrollo de aviones. Apoyaría económicamente el desarrollo de aviones y de aparatos de seguridad solamente cuando se probara la necesidad de los mismos.
- Junta de Seguridad Aérea: Tendría a su cargo la investigación y análisis de los accidentes aéreos y la presentación de informes al secretario de Aviación Civil para que éste los haga públicos.

- Junta de Aeronáutica Civil: Deberá continuar siendo un organismo independiente, situado dentro del Departamento de Aviación Civil, sólo para cuestiones de orden interior, para conceder o negar rutas aéreas, fijar tarifas, etc.
- Un Departamento de Transporte: Hay necesidad de una coordinación directiva en todo el campo del transporte.
- Un Departamento de Industria y Comercio dentro del Departamento de Comercio. Será de su responsabilidad el organizar toda la información industrial pertinente en beneficio de nuestro Gobierno y de nuestros hombres de negocios.

No puede calificarse la obra de la Comisión de ligera; por el contrario, se trata de algo ponderado y meditado en forma concienzuda. Sus componentes consultaron para emitir sus conclusiones a más de 150 caracterizadas personalidades; aparte, claro es, de los frutos deducidos de su propio estudio. El secretario del Departamento de las Fuerzas Aéreas, Mr. W. Symington, al ser requerido para declarar ante la Comisión, manifestó su creencia en la absoluta necesidad del programa de 70 Regimientos, añadiendo que se trataba de un programa hecho en "el más estricto nivel de austeridad". De manera análoga se expresaron los Generales Spaatz y Vandenberg, primero y segundo jefes del Estado Mayor del Aire. El Mayor Seversky afirmó que existía el vicio de comparar los números de aviones de la pasada guerra con los que ahora se precisan, lo cual no puede hacerse, ya que entonces los aviones servían para abrir camino a los medios terrestres y marítimos, y ahora se precisa de una estrategia aérea.

De idéntica manera, a favor y en contra, fueron exponiendo sus opiniones distintas personalidades. De todas ellas la Comisión sacó su opinión eminentemente "aérea". Pero no ha sido tan sólo la Comisión, ya que de idéntica manera piensa el Congreso, que ha apoyado con todas sus fuerzas, en forma abrumadora, las exigencias aéreas, y la opinión pública estadounidense.

La opinión del Congreso queda reflejada en el párrafo que vamos a transcribir del

informe sobre política aérea presentado por la Junta al Congreso de los Estados Unidos: "La Junta del Congreso sobre Política de Aviación es de opinión que la Potencia Aérea es la manera mejor de que los Estados Unidos contengan a un posible agresor que quiera atacar a esta nación, y es también el procedimiento más eficaz para desbaratar ese ataque, si se realizase; como asimismo para emprender operaciones de represalia que paralizasen ataques futuros."

Dicha Junta examina también distintos puntos de vista de los diversos organismos militares, y a éste respecto dice: "Se comprende la lealtad de los Servicios Armados a sus tradiciones; pero una adhesión incondicional de los Servicios a esa lealtad, a expensas de la seguridad nacional, es un lujo que la nación no puede soportar por más tiempo."

En efecto: son muchas las naciones a quienes ha mordido la derrota por ese peligroso espíritu de cuerpo sostenido a ultranza.

En cuanto a la opinión pública americana, bástenos consignar los resultados de la encuesta "Gallup", cuya pregunta era: "¿Usted cree que los Estados Unidos deberían incrementar la totalidad de su Ejército? ¿De la Marina? ¿De las Fuerzas Aéreas?" Las respuestas fueron: Un 61 por 100 pedía se incrementase el Ejército; en sentido negativo respondía un 29 por 100, y sin opinión, el 10 por 100. En la Marina, en sentido afirmativo, un 63 por 100; un 26 por 100, negativo, y sin opinión, un 11 por 100. Piden el aumento de las Fuerzas Aéreas un 74 por 100; un 17 por 100, negativo, e indiferente, un 9 por 100. Las opiniones aéreas son, pues, mayoría; se argüirá que son opiniones profanas, pero no se olvide que son las opiniones de "contribuyentes", contra cuyos bolsillos irán a parar los sacrificios para tales incrementos. Sus opiniones, pues, cobran determinado valor.

Y pese a la opinión adicta a las Fuerzas Aéreas del Congreso y de la opinión, y tras aprobarse por aquél el programa de los 70 Regimientos, los imponderables "antiaéreos" han comenzado a maquinarse en la sombra. La revista "Aviation Week", de 5 de abril de 1948, denuncia estas maquinaciones

en un artículo que titula "La potencia aérea es traicionada".

Empieza el artículo recopilando una serie de opiniones de personalidades tan destacadas como Eisenhower, Goering, von Rundsted, Kesserling, von Kluge, el General Nishio y el mismo Nimitz; de todas las cuales se deduce la importancia del poder aéreo.

El articulista denuncia a Truman-Marshall-Forrestal como los alentadores de las maniobras conducentes a mermar los créditos para el Aire. La opinión que a este respecto tiene el General Marshall no puede ser más peregrina: "Yo creo que una de las grandes dificultades en relación al poder aéreo y a la actitud del pueblo americano es la idea que tienen de que la potencia aérea es la causa de tantas pérdidas de vidas civiles de paisanos y de niños, así como de adultos. Esto es casi inevitable y muy de lamentar. En la última guerra habíamos llegado hasta un punto en el que estábamos indignados con los japoneses y los alemanes, y por eso nuestro pueblo americano pasó por ello. Yo consideraba que era vital que así ocurriese. Pero es terrible tener que emplear esta clase de arma. Si os enfrentáis con esto desde el principio de la guerra, también os encontraréis con una reacción similar del pueblo americano. Hay que tratarles muy duramente antes de que estén de acuerdo para que se emplee una medida tan drástica. No es que yo proponga que no tengamos una Fuerza Aérea; eso de ninguna manera. Puede que sea inevitable, pero es mi opinión que no creo que sea el factor dominante y que es una necesidad trágica cuando se tiene que hacer."

El argumento encierra en verdad todo, menos un verdadero razonamiento. El rebatir las exigencias de un arma, en orden de la seguridad del país, con los bombardeos de ancianos, mujeres y niños, resulta en verdad arcaico. Aparte de que, según hemos visto por los resultados de la encuesta "Gallup", al pulsar la opinión de sus compatriotas se pide por el 74 por 100 de ellos el incremento de las Fuerzas Aéreas.

"Aviation Week" de 12 de abril de 1948 prosigue publicando "La potencia aérea es traicionada" y diciendo cosas de una rotun-

dad tan absoluta como lo siguiente: "La supervivencia del programa de 70 Regimientos es una cuestión de vida o muerte para los Estados Unidos. Al Presidente le han dicho esto los consejeros expertos de su propia elección. Pero parece que lo ignora."

Censura con dureza la actitud del secretario de Defensa Nacional, Mr. Forrestal, que siguió una política de "paños calientes" para no disgustar a ninguno.

Considera el articulista la necesidad de fortalecerse en aquello que es vital para la seguridad nacional, y en lo que además puede suponer ventaja sobre el enemigo: "Tenemos una Fuerza Naval mayor que la totalidad de la combinada en todo el resto del mundo, con tres fuerzas de asalto de portaaviones y con 12 superportaaviones en servicio."

Nuestro Ejército de Tierra, desde luego, necesita ser reorganizado; pero no a costa del Arma Aérea."

Se observa que los presupuestos de la U. R. S. S. conceden no menos de un 58 por 100 del presupuesto total militar a la Aviación, "mientras que nuestra Marina está aún consumiendo hasta un 40 por 100 y la Fuerza Aérea tiene todavía el tercer lugar. El punto que todos aceptan es el de que el "dominio del aire" es la primera batalla que hay que ganar en cualquier guerra moderna, y no puede ser ganada ninguna guerra sin el citado dominio. A pesar de esto se le escatiman los créditos a la Fuerza Aérea".

Pero lo cierto, después de tanta controversia y deliberación, es que el Congreso apoya y aprueba los créditos para la Fuerza Aérea y que piensa que es sobre ella sobre la que hay que cimentar el núcleo de la defensa. Aunque ahora hay quien ciceramente quiere reducir los 70 Regimientos a 66, nadie que quiera admitir razonamientos deja de convencerse de que lo primordial es el contar con una Fuerza Aérea de primera magnitud. Todo lo demás no sirve de nada o casi nada, pues, como muy certeramente han dicho los miembros de la Comisión Finletter, poniendo el dedo en la llaga: "No hay que encontrarse listos para la segunda guerra mundial, sino para la tercera".